Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 2388 de 2004

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 13 de abril de 2004

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Juan Justo Amaro Cedrés, Vicepresidente y Martha Montaner (ad hoc).

MIEMBROS: Señores Representantes Ricardo Castromán Rodríguez, Juan Domínguez y Julio C. Silveira.

INVITADOS: Por la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Luis Loureiro Presidente; doctor Jorge Campomar, Vocal; ingeniero Julio Cóppola, Gerente General; ingeniero Jorge Howard, Subgerente General e ingeniero Alberto Díaz, Gerente de Operaciones.

SEÑORA PRESIDENTA. (ad hoc) (Montaner).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir a las autoridades de la Administración Nacional de Puertos: ingeniero Luis Loureiro, Presidente; doctor Jorge Campomar, Vocal; ingeniero Julio Cóppola, Gerente General; ingeniero Jorge Howard, Subgerente General, e ingeniero Alberto Díaz, Gerente de Operaciones.

Según el orden de día que nos convoca en el día de hoy corresponde recibir información sobre seguridad, dragado, y todas las temáticas que competen a la autoridad portuaria.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Saludamos y damos la bienvenida a las autoridades de la Administración Nacional de Puertos.

El tema que vamos a abordar tiene que ver con algunas conversaciones informales que en distintas oportunidades mantuvimos con el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Loureiro. En esta ocasión queremos dar carácter oficial a distintos asuntos a los efectos de que queden documentados en la versión taquigráfica.

En ese sentido, quisiéramos que se vertiera alguna información sobre seguridad en el trabajo portuario, en todo aquello en lo que tiene competencia la ANP. Nos referimos fundamentalmente a los elementos de trabajo para los operarios, tales como cascos, zuecos, y todo lo que implique que quienes se desempeñan en los puertos bajo la égida de la Administración estén comprendidos en la normativa laboral vigente.

En lo que tiene que ver con el Banco de Seguros del Estado y con los seguros que se solicitan cuando hay operativas portuarias, tanto en Montevideo como en cualquier puerto del interior del país, fundamentalmente en los márgenes del Río Uruguay, según comentarios de gente que nos merece confianza no se estaría cumpliendo con la normativa en lo que tiene relación con los seguros que se solicitan y con la cantidad de operarios que desempeñan tareas.

Otro aspecto dentro de la seguridad es el sanitario. En este sentido, la zona de Río Negro es de alto riesgo por el famoso problema del dengue. Afortunadamente, las autoridades han tomado las providencias del caso y están tratando de eliminar los vectores. Por fortuna en el puerto de Fray Bentos se está trabajando en buena forma: no hay día de la semana en que no haya un buque cargando madera u otros elementos; y como todos sabemos vienen tripulaciones de otros países, a veces desde muy lejos, que merecerían controles desde el punto de vista sanitario. En este sentido, hay normas desde el punto de vista sanitario; quisiéramos saber si las autoridades de la ANP están en conocimiento de si se cumplen. Me refiero a la visita de médicos para el control de la tripulación, a la exigencia de las vacunas, etcétera. A este respecto puedo decir que la ciudad de Fray Bentos estaba bastante alejada del problema del VIH, SIDA; pero en estos últimos tiempos el número de portadores de esta cruel enfermedad ha aumentado considerablemente. Entonces, entre todos debemos evitar que se siga acrecentando.

Otro tema del que hemos hablado informalmente con el ingeniero Loureiro es el que tiene que ver con estos actos de barbarie que están ocurriendo en distintas partes del mundo. Pensamos que nadie está libre de que eso pueda pasarnos; en este sentido, el ingeniero nos había hecho un comentario con respecto a la seguridad portuaria ante posibles actos de desestabilización o terrorismo.

En cuanto al dragado, consideramos que es un tema sustancial para el desarrollo y para el trabajo, fundamentalmente en nuestro curso principal de agua dulce, el Río Uruguay, y en los cuatro pasos que todos ustedes conocen. En este sentido hay diversas versiones. Se ha hablado de la posibilidad de un dragado con financiamiento de FONPLATA; las Cancillerías de Uruguay y Argentina están buscando posibilidades para que esto se haga. Asimismo, hay afirmaciones de la prensa en el sentido de que el Presidente Kirchner habría ordenado a su gente efectuar las obras de dragado en la República Argentina para potenciar mucho más su puerto principal en el Río Uruguay, en la zona de Concepción del Uruguay, en el litoral uruguayo argentino. En este sentido, quisiéramos saber qué parte nos compete a nosotros o si se trata de una obra que va a realizar solo el gobierno argentino. En ese caso, en la medida en que la República Oriental del Uruguay utilice esos cursos dragados para sacar nuestra producción o la de otros lugares, quisiéramos saber si deberemos pagar algún tipo de canon o peaje para el usufructo de ese curso de agua tan importante, del que hemos vivido a espaldas durante muchos años. Para bien de la sociedad hoy lo redescubrimos y se pondría a punto, en la medida en que las autoridades y las posibilidades económicas permitan llevar el río a los pies de profundidad que se necesitan en estos pasos. De esta forma, los buques que cotidianamente recorren el río y otros de mayor calado, podrán ingresar a los puertos públicos y privados: nos interesa el tema de la complementación tanto de los puertos privados como de los públicos.

En cuanto al último punto que refiere a temáticas que competen a la autoridad portuaria, también en cuanto al dragado nos preocupa el uso que se pueda dar a las dragas que tiene la Administración Nacional de Puertos, así como lo relativo al personal que sabemos que es altamente capacitado y a los excedentes o a las ganancias que ha obtenido la Administración en el período 2003. Tenemos información de que ha habido una muy buena recaudación, quizás en virtud de una buena administración y de mucho trabajo, lo que nos parece muy bien. No somos de los que pensamos que cuanto peor, mejor. Creemos que cuando le va bien a cualquier organismo del país, también le va bien a la gente y a la sociedad. Entonces, nos gustaría saber si tienen algún plan con respecto al puerto de Colonia y a las obras que allí se deben realizar para luego llamar a licitación. ¿Cuánto vuelcan ustedes por concepto de Impuesto al Patrimonio al Poder Ejecutivo o a quien corresponda? ¿Cuánto se destina a Rentas Generales y cuánto queda para invertir en materia portuaria, para ofrecer mejor calidad en los servicios y para ser más eficientes en una cuestión en la que creo que no hay dos opiniones?

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Como complemento a las preguntas del señor Diputado Castromán Rodríguez sobre seguridad, me gustaría aludir a los tratados internacionales. Me refiero a los planteos que ha hecho Estados Unidos sobre terrorismo y seguridad en los puertos. En ese sentido, la Organización Marítima Internacional aprobó acuerdos y creo que deberán estar vigentes en julio de 2004. ¿Cómo estamos parados frente a esta situación? ¿Cuál es la posición de Uruguay ante este tema tan complejo?

SEÑOR LOUREIRO.- Realmente es un gusto poder colaborar con la Comisión y auguramos que el trabajo conjunto pueda ser sumamente fructífero para bien de nuestro país.

El señor Diputado Castromán ha hecho una serie de planteos muy interesantes. Diría que, básicamente, el tema seguridad se podría dividir en dos capítulos. Por un lado, lo que pueda ser la seguridad laboral, de los trabajadores, que se rige por la normativa uruguaya, para cuya fiscalización existen instituciones oficiales, las que se encargan de verificar ese cumplimiento. Más allá de todo eso, tenemos un buen ambiente laboral en el cual se ha ido desarrollando la actividad portuaria de los últimos años, y podemos decir que la estadística de accidentes que manejamos es baja a prácticamente nula. Obviamente, siempre existe alguna desgracia, pero no tenemos una recurrencia sistemática con niveles de accidente, lo cual habla de que las instituciones están cumpliendo cabalmente con sus obligaciones. Nos referimos a obligaciones como, por ejemplo, los elementos de seguridad o de salud pública, unos por parte del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y otros por parte del Ministerio de Salud Pública, que están siendo fiscalizados en forma permanente.

Creemos que podríamos hacer un aporte sustantivo para todos los puertos uruguayos tratando de trasmitir a la Comisión el tema de la seguridad desde el punto de vista de la Organización Marítima Internacional. Pensamos que este es una tema realmente importante a nivel mundial y, por supuesto que nosotros, como país inserto en una economía bastante globalizada, estamos involucrados en él. Actualmente, más del 80% del comercio internacional se realiza por vía marítima, lo que significa que buques y puertos son elementos sumamente importantes de una red de comercio.

Los sucesos del 11 de setiembre de 2001 en Estados Unidos -por todos conocidos y por todos lamentados- han marcado una impronta muy importante en la seguridad de muchos elementos y, en particular, en la seguridad portuaria. Luego del 11 de setiembre, la Organización Marítima Internacional reaccionó en forma inmediata solicitando a los organismos especializados la redacción de un convenio que tuviera que ver con todo lo que es seguridad en puertos y en buques. Tanto es así que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Convenio SOLAS, del año 1974 -el cual nuestro país aprobó mediante la Ley Nº 14.879- fue enmendado y se le agregó un capítulo -el Capítulo XI.II-, que junto con el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, establecieron toda una novedad en materia de seguridad a la cual se obligan todos los Gobiernos contratantes que han adherido a este Convenio. Por supuesto nuestro país es uno de los que adhirió al Convenio SOLAS, y dentro de las cláusulas de ese Convenio está la de la aprobación tácita de las enmiendas, es decir que si el país no reniega o no discrepa con determinadas enmiendas, tácitamente quedan aprobadas e incorporadas al Convenio, cosa que realizó Uruguay. Por lo tanto, nuestro país adhirió a la enmienda y al cumplimiento del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. En términos lisos y llanos, esto significa que el país ha adherido a un convenio que tiene por objeto, fundamentalmente, establecer normas de seguridad en las instalaciones portuarias uruguayas pero no en el concepto tradicional que tenemos los uruguayos de que la seguridad portuaria es contra accidentes de trabajo, robo o contrabando, sino que el Convenio PBIP apunta a la seguridad contra el terrorismo, contra los ataques. Allí se habla de blancos, de ataques, de armas, de una serie de conceptos que nos resultan novedosos porque hasta la sanción de este Código para nosotros la seguridad estaba en el contrabando, en los robos, en los inmigrantes ilegales, pero no se nos pasaba nunca por la cabeza recibir ataques o ser medio para ataques a terceros países por la vía marítima. Como el comercio internacional marítimo es sumamente importante -reitero que supera el 80%-, este es un elemento también importante, y el cumplimiento de este Código implica diversas acciones por parte de la Administración Nacional de Puertos. Implica la evaluación de la seguridad en los puertos; implica que esa evaluación sea aprobada por la autoridad marítima que, en nuestro país, ha sido designada la Prefectura Nacional Naval; implica la elaboración de un plan de contingencia o de seguridad para su aplicación en función de la evaluación y, posteriormente, la puesta en práctica de ese plan a los efectos de evitar cualquier tipo de accidentes o minimizar la posibilidad de que estos existan.

En la interna hemos estado evaluando la seguridad de los cinco puertos que administra la Administración Nacional de Puertos, que son: Montevideo, Nueva Palmira, Colonia, Fray Bentos y Juan Lacaze. La ANP ha sido reconocida por la propia Prefectura Nacional Naval como una organización de protección. Hemos hecho los planes de evaluación de riesgos, es decir, cuáles serían -de acuerdo con el Código- los puntos sensibles en cada uno de estos puertos: hemos presentado este plan de evaluación a la Prefectura Nacional Naval para que esta lo apruebe, algo que hemos logrado y, en este momento estamos elaborando nuestros planes de protección en función de la evaluación de los riesgos realizados. Aprobado el plan de protección, nos queda la etapa de implementación y luego los chequeos periódicos para verificar que los planes de protección

funcionan correctamente en cada uno de los puertos. Esto tiene algunos aspectos que creo que merecen reseñarse. Uno de ellos es que en todos los planes lo que hay que evitar es el acceso a los puertos de personas que no tengan que ver con la actividad portuaria. Esto significa que los puertos comerciales que están en este régimen no son paseos públicos. De acuerdo con estos Convenios no es posible que el público -aquel público tradicional que en nuestra niñez iba a pasear al Puerto de Montevideo para ver los buques- acceda al puerto; es decir que el ingreso al Puerto de Montevideo debe ser controlado, y todas aquellas personas que tengan algo que ver con la materia portuaria, deben tener autorización para ingresar.

Otro tema que es bueno resaltar es la posibilidad de plantearse el hecho de decir: si esto es así, entonces no cumplamos con el Código PBIP, apartémonos de las normas del Código PBIP y sigamos viviendo contentos y felices como lo hemos hecho hasta ahora, sin el Código. ¿Qué significaría esto para Uruguay? Significaría quedar fuera del comercio internacional en materia portuaria. Para esto hay que imaginarse todo el comercio internacional como una estructura de nodos y líneas que vinculan esos nodos; las líneas que vinculan esos nodos podrían ser los buques que van de un puerto hacia otro. No descarto otros modos de transporte, pero lo que sí está claro es que la esencia de todo esto parte del hecho de lo que ocurrió en setiembre de 2001 en Estados Unidos. El Gobierno americano no desea recibir ataques o alteraciones a su vida normal por vía marítima. Por lo tanto, los barcos que lleguen a Estados Unidos deben provenir de puertos que estén en condiciones seguras para poder remitir. Los barcos también deben estar en condiciones seguras. Si Uruguay no adhiriera o cumpliera con estas normas correría el riesgo de no estar dentro del comercio internacional.

Me gustaría trasmitirles una anécdota. Junto con el Director Campomar y con el ingeniero Alberto Díaz concurrimos a un seminario organizado por la OEA recientemente, donde se hablaba del tema de la seguridad. Uno de los expositores pertenecía al Ministerio de Seguridad de Estados Unidos -no es un funcionario del más alto nivel pero sí de cierto nivel- y comentaba que le había sido encomendada la verificación de 600 a 700 puertos en 300 países. El cumplimiento del código que va a entrar en vigor el 1º de julio de 2004 exige una serie de planes que deben ser autorizados por las respectivas autoridades que, en nuestro caso, es la Prefectura Nacional Naval. Si nuestro plan de seguridad es aprobado -como esperamos- por la Prefectura Nacional Naval y cumplimos con los requisitos de ese plan, de acuerdo con el Código PBIP nuestro puerto va a ser seguro. Pero no alcanza con que la Prefectura Nacional Naval lo apruebe o con que nosotros lo cumplamos, sino que el Gobierno de los Estados Unidos tiene la idea de mandar inspectores para que verifiquen cómo está el estado de situación de cada uno de los puertos. Ellos lo piensan hacer en tres años en 130 países, entre 600 o 700 puertos. Esta manifestación despertó la indignación de alguno de los asistentes al seminario. Alguien preguntó: "¿Con qué derecho un país va a inspeccionar los puertos de otros países?". La respuesta fue muy sencilla: "No hay obligación; simplemente, si un país no quiere ser revisado, en la ficha vamos a poner que ese puerto no fue revisado. Por lo tanto, informaremos a nuestros superiores que ese puerto no fue revisado y se verá qué es lo que pasa".

La conclusión que obtuvimos quienes participamos en el seminario fue que si los puertos no son universalmente reconocidos como puertos seguros, el comercio va a ser penalizado. Si el puerto no es reconocido, las cargas y los buques que salgan de él, al llegar a puertos reconocidos, van a ser penalizados económicamente o con medidas de seguridad adicionales. Seguramente la carga va a tener una inspección mucho más exhaustiva que si proviene de un puerto reconocido como puerto seguro. Ese impacto lo que va a hacer es encarecer nuestras exportaciones o dificultar el acceso de nuestros productos a terceros países. Por otra parte, es una obligación que el país adquirió legalmente. Plantearnos el escenario contrario significaría que al país le va a costar mucho, económicamente y en tiempo, comerciar y vincularse con determinados países. Estamos en un túnel y la única posibilidad es hacerlo; es la manera en la que nos vamos a poder mantener insertos en el comercio internacional.

Otro aspecto que quiero señalar -me parece interesante trasmitirlo a la Comisión- es que dentro de este esquema de seguridad está el tema de la inspección de contenedores. Uno de los elementos de más alto riesgo para la trasmisión de cargas peligrosas o no declaradas es el transporte en contenedores. Hay un programa en Estados Unidos denominado CSI -Container Security Iniciative- por el que se han ido clasificando los distintos puertos desde el punto de vista aduanero. No hemos entrado en el primer escalón ni en el segundo, en los cuales están los puertos de Buenos Aires y de Santos. El puerto de Montevideo no entra en estos escalones por el volumen de contenedores que exporta a Estados Unidos. El volumen mínimo exigido para entrar en el programa es del orden de los 10.000 contenedores y nosotros estamos lejos de llegar a esa cantidad. De cualquier manera, el Poder Ejecutivo, la Aduana y la Administración Nacional de Puertos consideramos que tenemos que cumplir con todas las obligaciones para ser un país confiable. Si bien no

tenemos ese volumen de exportaciones a Estados Unidos, debemos prepararnos para ver si contando con todos los instrumentos y elementos necesarios, nuestro comercio con Estados Unidos puede crecer y que no suceda lo contrario, es decir, que disminuya nuestra carga y tengamos que salir por los puertos de Buenos Aires o Santos.

En ese sentido, el Poder Ejecutivo ha encomendado a la Administración Nacional de Puertos la adquisición de equipos escáner, que son como los que todos han visto en los aeropuertos para el control de las valijas. Estos son de un porte sensiblemente mayor y permiten la apreciación de la mercadería que está dentro del contenedor. Son equipos que permiten el pasaje de un contenedor bajo un sistema de rayos equis o gamma y la inspección va apareciendo en el monitor de una computadora. Una persona apta y hábil en la interpretación de las imágenes podrá deducir qué tiene el contenedor adentro sin necesidad de abrirlo. En el Puerto de Montevideo se está abriendo el 70% de los contenedores y se detectan infracciones en el orden del 2% o 3% de los que se abren. En cambio, en un puerto en Estados Unidos que tuvimos ocasión de visitar se escanea el 3% o 4% de los contenedores y de ese porcentaje se abre otro 3% o 4%, lo que representa una cantidad insignificante, trabajando fundamentalmente por análisis de riesgo. El análisis de riesgo consiste en visualizar que si un contenedor que fue cargado en Nueva Palmira por una empresa uruguaya reconocida llega a Estados Unidos para ser descargado, tiene una historia creíble, sana, verídica. Por el contrario, si apareciera un contenedor que pasó por Medio Oriente, por Ciudad del Este, llegó a Montevideo y luego fue a Estados Unidos, habrá que explicar por qué siguió esa ruta y probablemente sea elegido para ser inspeccionado.

En resumen, estamos en el cumplimiento del Código PBIP, al cual el país adhirió, tenemos la evaluación de riesgo realizada y aprobada por la Prefectura y estamos próximos a presentar nuestro plan de protección de los puertos, que esperemos que sea aprobado rápidamente. Esto nos va a obligar a implantar ciertas medidas, algunas de las cuales ya estamos ejecutando, como el control de acceso a los puertos. Dentro de los capítulos de seguridad tenemos el tema del control de contenedores por la vía de escáner que también está en marcha y estamos en una etapa próxima al llamado a licitación para adquirir el equipo. Hemos decidido comprar uno móvil, porque eso es lo que están haciendo los puertos más importantes del mundo, y ello nos va a permitir adquirir experiencia sobre el manejo de un escáner. Tenemos un puerto largo, fino, delgado, con poca tierra y muy expandido, por lo que nos costaría un poco definir dónde colocar un escáner fijo. El escáner móvil consiste en un camión con un equipo que se desdobla -tengo algunas fotos que se las puedo mostrar- para permitir que pase por debajo el contenedor. El camión se ubica en la posición más conveniente de acuerdo con los contenedores que haya que inspeccionar.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Quedó claro que el escáner se necesita para controlar contenedores. ¿Ese equipo va a ser materia de disponibilidad de la ANP o va a vender el servicio, por ejemplo, para escanear los contenedores de la terminal Cuenca del Plata, de Montecom y de todos los que operan? ¿Se va a cobrar una tasa, un canon o un precio por cada operación que se haga? También quisiera saber el valor del escáner que se piensa adquirir.

SEÑOR LOUREIRO.- Vamos a comprar un equipo móvil cuyo costo estimamos que va a estar entre los US$ 2:000.000 y US$ 3:000.000. Va a trabajar en el puerto para escanear todos los contenedores que una Comisión conformada por la Aduana, la Prefectura y la ANP determine. Se ha firmado un convenio con estas dos instituciones amigas para administrar el uso del escáner en forma adecuada. Inclusive, va a haber pantallas en cada una de las instituciones para que puedan recibir la imagen del escaneo del contenedor respectivo. De esa forma vamos a trabajar en forma coordinada las tres instituciones y a atender de una manera técnica la inspección de los contenedores.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- ¿Están estudiando la posibilidad de un cobro por el uso del equipo?

SEÑOR LOUREIRO.- La idea va a ser recuperar costos. La licitación la estamos imaginando de la siguiente manera. Vamos a comprar un equipo y a hacer un contrato por un lapso de entre cinco y ocho años -posiblemente ocho- durante el cual la empresa proveedora se va a encargar de la operación y del mantenimiento. Quiere decir que la empresa va a tener una, dos o tres personas dentro del Puerto de Montevideo, quienes operarán el equipo. Obviamente, esta es una tecnología nueva que se incorpora al país, por lo que no tenemos operadores en el Uruguay que estén capacitados en esta materia, ya que no han tenido oportunidad de manejar equipos de esta naturaleza. Entonces, contaremos con una

empresa a la que le pagaremos un precio mensual -que surgirá de la licitación- por la operación y por el mantenimiento del equipo durante el lapso de vigencia del contrato. De manera que tendremos un costo de inversión inicial por la compra del equipo, más un costo mensual de operación y mantenimiento con cargo al presupuesto de la Administración Nacional de Puertos, lo cual no nos deja del todo contentos.

Por lo tanto, como el puerto va a estar brindando un servicio adicional de seguridad y habrá mayor agilidad para el tratamiento de la carga, vamos a tratar de pensar en un mecanismo para lograr alguna recuperación de costo, si no total, por lo menos parcial.

SEÑORA PRESIDENTA.- El ingeniero habló de PBIP, no sé si se trata de un código o de un convenio; me gustaría saber qué significa la sigla.

SEÑOR LOUREIRO.- La sigla PBIP significa Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. Se trata de un código que emerge gracias a una solicitud de la Organización Marítima Internacional, OMI, basada en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar -Convenio SOLAS- de 1974, al que adhirió Uruguay y hoy ya es ley.

En la conferencia que se hizo inmediatamente después de los sucesos de setiembre de 2001, la Organización Marítima Internacional pidió la elaboración de un código de la naturaleza planteada: fue aprobado en diciembre de 2002 y se acordó que en julio de 2004 debía estar operativo en todo el mundo. Nosotros tenemos que cumplir con esa fecha.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- En cuanto a la seguridad por parte de Prefectura en el puerto, quisiera saber si va a haber una presencia física militar más ostensible. ¿En qué consiste la seguridad en los lugares de trabajo del puerto? Esta es una curiosidad que me surge con relación a cuáles pueden ser los cambios en la escena.

Por otra parte, en lo que tiene que ver con los nuevos acuerdos internacionales sobre seguridad, es indudable que entramos dentro de la órbita de la seguridad preventiva de los Estados Unidos, que nos plantea esa imposición. Aquí también están en juego intereses económicos; seguramente, los países de menor desarrollo tendrán muchos más inconvenientes. Cuando ellos reciben cargas en sus puertos, ¿hay otras cuestiones que encarezcan más que el solo hecho de pasar por los escáneres?

Precisamente, con respecto a los escáneres, se entiende que no bajaría la calidad al ser móviles, aunque parecen ser más baratos que los fijos. Esto no me queda muy claro, porque aparentemente tendrían que ser más caros.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Amaro Cedrés)

SEÑOR LOUREIRO.- Respondiendo a las preguntas del señor Diputado Domínguez, quisiera trasmitirles que hemos irrumpido en este escenario de la seguridad contra los atentados y el terrorismo, y nos ha impactado el alcance, las medidas y los procedimientos que se han ido instrumentando. Lo tradicional era pensar en el robo, en el contrabando; pero ahora estamos hablando de intromisiones, del uso del Puerto de Montevideo para atacar a otros puertos o directamente a Estados Unidos. Todo esto obliga a adoptar medidas adicionales.

La Prefectura Nacional Naval va a seguir cumpliendo el mismo rol que hasta ahora: no modifica su actuación, sino que incorpora las atribuciones que el código PBIP impone al gobierno contratante. De alguna manera, esto ya está impactando en la Administración Nacional de Puertos dentro de su sistema operativo y esto seguirá ocurriendo en un futuro próximo. En este sentido, considero que la ANP tendrá que generar una oficina de seguridad con personal especializado que maneje los planes que se están elaborando y que sea capaz de perfeccionarlos.

El ingeniero Alberto Díaz, quien tiene muchas funciones dentro del puerto, transitoriamente está desempeñando el cargo de OPIP, Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias y entre sus nuevas funciones, se tendrá que vincular con los OPIP de los barcos que lleguen al puerto. Dentro de los barcos y del

sistema portuario hay niveles de riesgo; por lo tanto, cuando un barco llegue con un nivel de riesgo más alto del existente en el puerto, se tendrán que acordar entre los dos oficiales las medidas adicionales para minimizar esos riesgos. Por lo tanto, en un futuro inmediato, vamos a tener que ir organizándonos para poder contar con una estructura funcional que nos permita atender este asunto de la forma más natural posible.

Además hay algo importante que ha impactado fuertemente en los puertos de Estados Unidos por todo el entorno que esto genera. Me refiero a la transferencia de recursos económicos de los presupuestos de los puertos, que han pasado de los rubros de gastos o inversiones al de seguridad. Esto determina que las inversiones en esos puertos se vean retrasadas en aras de atender los gastos de seguridad que emergen de las nuevas demandas. Nosotros también estamos incrementando nuestros gastos en seguridad en función de que tenemos que cumplir con determinadas normas, realizando pequeñas obras en el puerto, accesos, delimitaciones, tareas de vigilancia, colocación de rejas, etcétera. Esto significa que habrá que sacar del presupuesto normal de la ANP recursos que inicialmente estaban pensados para algo distinto y destinarlos a seguridad.

Con respecto a los costos, tenemos una estimación. Nos ha costado bastante tomar conocimiento de la situación de los puertos europeos, especialmente españoles, con los cuales nos hemos contactado. Y haciendo una comparación con los puertos americanos y con los de la región -con Argentina y Brasil; Paraguay viene muy atrás-, diría que estamos bien posicionados. Los puertos de la ANP están muy prolijos, muy ordenados - este es un elogio que me resulta ajeno, porque hace poco que estoy en esta función-, por lo que no va a costarnos gran sacrificio adherir a todas las cláusulas del código.

Esperamos que la licitación sea generosa; pero hay una irrupción en el mercado y muchos puertos están comenzando a comprar escáneres. Por lo tanto, se trata de una materia escasa y la escasez hace que aumente el precio. Esperamos poder adquirir este escáner por US$ 2:000.000 o US$ 3:000.000. Nos inclinamos por el móvil, porque nos permite ir generando experiencia interna; además, teniendo en cuenta las características del Puerto de Montevideo, un escáner fijo ocuparía entre un cuarto y media manzana, por lo cual no sería fácil ubicarlo. Actualmente en el puerto hay dos polos bien identificados de manejo de contenedores: la terminal Cuenca del Plata y la empresa Montecom. Entonces, si no colocamos el escáner fijo en el baricentro entre las dos empresas, se nos imputará que estamos favoreciendo a una de ellas y perjudicando a la otra. Este conjunto de cosas nos lleva a hacer lo mismo que muchos puertos: comprar un escáner móvil.

SEÑOR CAMPOMAR.- A modo de complemento y para tener una idea del tema de la seguridad, quiero decir que la ANP no se va a transformar en un organismo que estará buscando bombas dentro de los barcos. Sí tratará de optimizar lo relativo a la trazabilidad de las cargas: tener bien delimitado de dónde provienen y a dónde van a llegar. Básicamente, esta será la tarea de la Administración; sería imposible otra distinta: la ANP no está preparada para eso.

Por otro lado, es preciso que no se malentienda el tema de la imposición de los Estados Unidos. Es muy sencillo: la presión se hará a través de los armadores. A los que pasen por puertos que no hayan adecuado su operativa por este código, no les van a permitir el ingreso a aguas jurisdiccionales americanas, con lo cual ese puerto queda borrado del mapa. Y van a ir en una escala de mayor a menor, en función del volumen de contenedores o de comercio que cada uno de los puertos mantiene con los puertos americanos. Si Uruguay no llegara a cumplir con este código, la consecuencia inmediata sería que los armadores van a obviar el puerto de Montevideo, porque al no cumplir con el código no le van a permitir el ingreso a aguas jurisdiccionales americanas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Corresponde pasar al otro tema de la convocatoria, relativo al dragado.

SEÑOR LOUREIRO.- Para la Administración Nacional de Puertos, este asunto se reduce al dragado de sus propios puertos y de sus canales de acceso. Lógicamente, para el puerto de Fray Bentos el dragado del Río Uruguay nos beneficia, pero no es uno de los temas que esté dentro de nuestra órbita, por lo que nosotros no podemos tomar decisiones a favor o en contra de la realización de las obras. No obstante, por supuesto que estamos a favor de dragar en los términos que se consideran necesarios.

Por lo que hemos recorrido y visto -y simplemente a título informativo- podemos decir que con la inauguración del Puerto de M'Bopicuá y con el incremento de las cargas que se están generando dentro del

país, fundamentalmente en el rubro madera, estaría llegando el momento de formular acuerdos para realizar los dragados de los pasos críticos en el río Uruguay.

Uno de los temas que planteó el señor Diputado Castromán como preocupación es el uso de la flota de dragado de la Administración Nacional de Puertos. En ese sentido, quisiera hacer alguna reflexión de carácter general. Nosotros no tenemos ningún tipo de preconcepto con respecto a quién debe dragar, a si debe dragar la Administración Nacional de Puertos o debe hacerlo una empresa privada; lo que tenemos que buscar es la mejor solución para la ANP y para el país en el sentido de lograr los dragados más eficientes y más económicos posibles. En este momento, tenemos firmado con ANCAP un convenio para dragar el canal de acceso a la refinería de La Teja, y a esa obra están destinados nuestros equipos, los que periódicamente requieren de mantenimiento adecuado y que, por lo tanto, salen de servicio para recibir esa atención. No hay restricción; en la medida en que los equipos estén en condiciones, van a seguir dragando y cumpliendo con las estipulaciones de ese convenio, que es a cinco o seis años.

De cualquier manera, el tema del dragado del Puerto de Montevideo no se agota en el canal de acceso de La Teja sino que existe toda una infraestructura portuaria que requiere dragado. Desde comienzos del siglo pasado, cuando se construyó el puerto, y según la visión de quienes lo proyectaron, se hizo toda una infraestructura a 10 metros de profundidad; quiere decir que la cota a la cual se puede dragar el interior del puerto es de 10 metros. En el año 2002 se realizó una licitación para dragar el canal de acceso y el antepuerto en el Puerto de Montevideo, licitación que ganó la firma BOSKALIS, con precios que superaron positivamente todas las expectativas, porque se esperaban precios más altos. En base a esos precios y al contrato realizado, inicialmente estaba previsto dragar el canal de acceso a metros 10,50 de profundidad y, visto el bajo costo unitario que tenía el dragado del canal, se decidió ampliar el contrato y profundizar ese canal a 11 metros, obra que se terminó aproximadamente a fines del año 2003. Esa obra que al principio estaba prevista para llegar a los metros 10,50, pero que dragó a 11 metros, aprovechando esa coyuntura, se hizo con la expectativa de tener un colchón de 50 centímetros que retrasaría los dragados de mantenimiento del canal de acceso. Pero la comunidad portuaria está ávida de dragado; en forma sistemática los operadores y, fundamentalmente, Terminal Cuenca del Plata, reclaman mayores profundidades de dragado.

Como les decía, a pie de muro no podemos dragar a más de 10 metros porque la infraestructura no lo permite, pero el canal de acceso está dragado a 11 metros.

Uno de los principales operadores que está trabajando en el Puerto de Montevideo es MAERSK, y ya está reclamando con bastante vigor que se mantenga el dragado a 11 metros. Ellos dan por entendido que el Puerto de Montevideo garantiza un canal a 11 metros. A pesar de que esa no fue la intención original de la ANP, las cifras que estamos manejando en la actualidad nos indica que gracias a ese dragado el número de contenedores ha ido aumentando sustancialmente. El año pasado se operaron unas 210.000 cajas en el Puerto de Montevideo y si proyectamos el ritmo del primer trimestre a todo el año, estaríamos por encima de las 250.000 cajas en el 2004. Eso quiere decir que el dragado que hizo el Puerto de Montevideo fue exitoso porque, de alguna manera, fue acompañado por un incremento del comercio y, hoy por hoy, los armadores están reclamando que ese dragado se mantenga y que en algunos casos se profundice.

Sin comprometer la opinión de la Administración Nacional de Puertos, porque es una idea que hemos estado trabajando a título individual, debemos decir que el Puerto de Montevideo debe tomar decisiones trascendentes. Por ejemplo, en la prensa de ayer se daba la noticia de que varias líneas navieras que abandonan el Puerto de Buenos Aires y vienen a operar básicamente desde Montevideo. La empresa HAMBURG SUD se había retirado, pero en el año 2003 volvió a operar desde el Puerto de Montevideo en función de los altos costos operativos y de las dificultades de acceso que tiene el Puerto de Buenos Aires.

La buena noticia del diario de ayer de que nuevas líneas iban a dejar Buenos Aires y venían a operar desde Montevideo también es una amenaza latente de que si el puerto no responde con mejores servicios, mañana esas líneas se nos van a ir para los puertos brasileños que tienen profundidades de 12 y 14 metros. Por lo tanto, el Puerto de Montevideo va a tener que dar respuesta y va a tener que trabajar para tratar de mantener los actuales niveles de dragado, y eso va a estar acompañado de distintos proyectos. Uno de ellos es el de Terminal Cuenca del Plata, que para el año 2007 debe tener construido un muelle a 14 metros de profundidad; otro es una iniciativa privada que se ha presentado en la Presidencia de la República y también en la Administración Nacional de Puertos para la construcción de una terminal maderera en el Puerto de Montevideo, con una planta de acopio de madera y chipeo, que también requiere profundidades del orden de

los 12 metros. Eso hace que el puerto tenga que ir planificando profundidades mayores si pretende que esos emprendimientos se concreten y sean operativos ciento por ciento.

Por lo tanto, esta es una buena oportunidad para hablar de trabajar juntos. Creemos que el Puerto de Montevideo debe tomar decisiones rápidamente, por consenso, con todos los operadores, con todas las autoridades y con todos los agentes que tienen que ver con la actividad portuaria para lograr dar respuesta satisfactoria, con servicios, a estos armadores, y lograr fidelizarlos con el puerto y tratar de que el Puerto de Montevideo se convierta en un puerto "hub" de la región y atienda directamente Buenos Aires y el sur de Brasil desde Montevideo y no sentir el temor a mediano plazo de que se pueda dar que el Puerto de Montevideo sea atendido desde el puerto de Río Grande, en Brasil, y perdamos todo ese nicho de mercado que todos los operadores están luchando a brazo partido para estimular.

Por lo tanto, debemos mantener nuestra flota, que drague todo lo que pueda dragar. El puerto de Montevideo tiene demandas de dragado superiores a la capacidad de la flota y, por lo tanto, vamos a tener que recurrir al sector privado para complementar esas necesidades.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Precisamente, tenemos conocimiento de que hay algunos desperfectos mecánicos de la exigua flota que lamentablemente tiene la ANP, y nos preocupa saber qué resultados hay a corto plazo. Por ejemplo, sabemos que una de las dos dragas no está funcionando, o por lo menos hasta hace muy poco tiempo no funcionaba. Creo que la que no funciona es la draga 9 y la draga 7 es la que está haciendo el canal a La Teja

Con respecto a este tema tenemos poco material.

Tenemos conocimiento de lo ocurrido con el turbo compresor. Sabemos que los precios de los repuestos de estas maquinarias no son tan elevados como para dejar de lado herramientas que son necesarias para seguir trabajando.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Entendimos todo lo que expresó el ingeniero Loureiro con relación a lo que ha sido el proceso de dragado en el canal de acceso al puerto de Montevideo, la empresa que lo hizo, etcétera. Inclusive, está todo registrado en la versión taquigráfica, ya que no es la primera vez que la ANP concurre a esta Comisión

Me queda una sola duda, quizás porque no tuvimos la previsión de conseguir el pliego de condiciones.

Aquí se ha dicho que a fines de 2003 la empresa BOSKALIS terminó con su tarea. La duda que me queda es si, debido a la exigencia cada vez mayor de los operadores del puerto, el mantenimiento de esas profundidades las tiene que hacer la ANP y a su costa, para que el servicio que presta el organismo favorezca, en definitiva, a los operadores del puerto. No quiero caer en una contradicción ni tampoco que se entienda que quiero el puerto y que los operadores se manejen como puedan. No, no es así; creo que tiene que haber una armonía, pero no siempre -por lo menos a mi modesto entender- de parte de los organismos del Estado, en este caso, la ANP que como decía en la anterior explicación con respecto al scaner se están estudiando algunas posibilidades que no todas sean pérdidas. Quizás pérdidas no sea el término adecuado, porque es una inversión, pero en nuestra concepción y en nuestro pensamiento podemos tener algún matiz que no es el tema de hoy.

Simplemente, queremos saber si el mantenimiento de este trabajo que ya se realizó, que ha servido porque ha aumentado la cantidad de cajas y seguramente las seguirá aumentando, de acuerdo con las proyecciones que ustedes tienen, corre por cuenta de la Administración.

SEÑOR LOUREIRO.- Efectivamente. En primer lugar, la ANP no es un ente deficitario y financia absolutamente todas sus actividades con los recursos que provienen de la actividad portuaria. Por lo tanto, la carga está pagando todas las actividades, inclusive las de dragado, y el contrato de BOSKALIS surgió de los recursos propios de la ANP, cosa que aspiramos a que siga siendo así. Nosotros no podemos pensar que el Gobierno nacional transfiera recursos a favor de la Administración Nacional de Puertos para realizar sus tareas sino que, por el contrario, todas aquellas innovaciones y actividades que la ANP realiza, las financia directamente de sus propios recursos. Quiere decir que

cuando nos veamos obligados a dragar con recursos propios o por contrato, el gasto que se origine vamos a tratar de recuperarlo vía tarifaria; si no es por un incremento de la carga, aumentaremos las tarifas, pero de alguna manera tenemos que recuperar ese costo. Quiero responder al señor Diputado Domínguez que el espíritu de la ANP ha sido mantener su flota. En el tiempo inmediato anterior la ANP ha invertido más de US$ 2:000.000 en el mantenimiento de sus dragas. Si imaginamos la crisis económica por la cual pasó el país, US$ 2:000.000 destinados al mantenimiento de sus dragas es una cantidad de dinero sumamente importante.

En cuanto al estado de situación actual de las dragas me gustaría que el ingeniero Howard diera un dato más actualizado.

SEÑOR HOWARD.- Con respecto a la inquietud que ha sido planteada sobre el uso del equipamiento propio de la ANP y del personal capacitado, vale la pena recordar que en una instancia similar a esta en 2003, a la que fuimos convocados para hablar sobre el dragado, se mencionó una serie de inversiones que estaba llevando adelante la ANP. Esas inversiones tenían que ver con la cifra del orden de los US$ 2:000.000 que mencionaba el Presidente, con la contratación de servicios externos del dragado que se estaba llevando adelante en lo que refería a varada de sus dragas y a renovación de motogeneradores, con la adquisición e instalación de equipos de dispositivo satelital y con el relevamiento batimétrico. En aquel momento varios de estos proyectos estaban en curso. Vale la pena decir que todo esto se ha concretado y se han finalizado todos los trabajos de mantenimiento profundo. Hoy en día tenemos algunas averías pequeñas en las embarcaciones, a las que se refería el señor Diputado Domínguez. Dichas reparaciones no implican gastos importantes; no hablamos de una varada que cueste US$ 400.000 o US$ 500.000, sino de repuestos que implican unas pocas decenas de miles de dólares, aunque a veces representan una paralización por varios meses porque no hay disponibilidad del repuesto en el mundo. No debemos olvidar que los equipos nuestros van envejeciendo y hay dificultades para obtener los repuestos. No sé si vale la pena entrar en detalles menores del turbo compresor. Este año tuvimos una paralización de la Draga 9 debido a un accidente en el turno de guardia en un día domingo, inundándose la sala de máquinas. Se produjo un daño muy importante y hubo que renovar uno de los motogeneradores. Ese accidente fue sumamente traumático pero ya fue sobrellevado y hoy -diría- estamos en temas menores. No hay ningún mantenimiento importante; el último se hizo en 2003 y fue coincidente con la contratación de servicios externos de dragado.

SEÑOR LOUREIRO.- Quiero aportar otro dato a la Comisión. En el tema del dragado no solo hay que tener en cuenta el costo unitario sino también el plazo; son dos variables que juegan en el mismo sentido. Es muy importante que el costo sea bajo, pero lo es igualmente que el plazo en que se realicen los trabajos sea corto, a fin de no alterar el funcionamiento portuario. Ese tipo de actividades es como un arbitraje de fútbol: cuanto menos se note es mejor para el puerto porque va a trabajar más tranquilamente.

SEÑOR CAMPOMAR.- Quiero hacer referencia a la tecnología. Cuando se habla de dragado hay que referirlo a la tecnología que se emplea. La Administración Nacional de Puertos en el año 2002 contrató para el dragado a pie de muro una tecnología que en el país no se estaba utilizando, que era una especie de barrido por agua comprimida, lo que abarató sensiblemente los costos del dragado y los llevó casi al 50%. Esto no va en desmedro del dragado que se tiene en el Puerto de Montevideo. Cuando se llamó a precios para hacer el dragado a pie de muro y empresas privadas cotizaron por encima del precio que se estimaba que salía hacerlo con los recursos de la ANP, no se las contrató. Hay un sistema desde el punto de vista filosófico de la contratación o del dragado que es mixto, donde es bueno contraponer costos y eficiencias del servicio que presta el puerto con el que presta los privados. A su vez, es un mecanismo útil para ir experimentando con nuevas tecnologías, que además influye mucho en cuanto al tiempo en el que se draga y a las distorsiones que crea en los muelles; son costos indirectos a tener en cuenta.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Ha sido muy productivo este intercambio de preguntas y respuestas. Creo que ha quedado algo sin responder que tal vez lo puedan hacer en forma sintética, porque no tengo la certeza de que sea oficial. En mi primera intervención, con respecto al dragado en los pasos del río Uruguay -que como lo saben los integrantes de la ANP es muy importante por razones

obvias- preguntaba qué se sabía de CARU, ya que se menciona en algunos medios de prensa que a través de FONPLATA y junto con la República Argentina podría realizar el dragado de estos pasos. Tengo entendido que las Cancillerías han tenido algunas reuniones de trabajo y han acordado algunas cosas, fundamentalmente, con respecto al departamento de Río Negro, al puerto de M'Bopicuá, al puerto oficial de Fray Bentos y a la factible instalación de una planta de celulosa que todos conocemos y que está autorizada por el Poder Ejecutivo.

Lo último que salió publicado en los medios de prensa escritos es la disposición de la Presidencia de la República Argentina de dragar para potenciar el puerto de Concepción del Uruguay. Quisiera saber si tienen alguna información más oficial de la que nosotros pudimos recabar.

SEÑOR LOUREIRO.- No le puedo agregar muchos datos. No estoy manejando ninguna información oficial. Una de las funciones que sigo manteniendo de cuando estaba en el Ministerio es la de formar parte de la Unidad Técnica del Comité Intergubernamental de la Cuenca del Plata, que es un organismo que asesora a FONPLATA cuando se le otorgan préstamos. Hasta ahora no hemos recibido ninguna solicitud del Gobierno argentino de financiamiento para el río Uruguay, o por lo menos no ha llegado a mi mesa; tal vez exista. Como requisito previo para el otorgamiento de préstamos está el informe de cada uno de los países con la no objeción y hasta ahora eso no ha llegado a mi mesa. Esa es toda la información que tengo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Considero positivo que este año se cierre con 250.000 contenedores movidos en el Puerto de Montevideo, ya que cuando comenzó la transformación del puerto había un movimiento del orden de los 40.000 contenedores. Eso marca una actividad de la que tenemos que estar satisfechos todos los uruguayos, porque quiere decir que el ritmo de crecimiento continúa.

Agradecemos la presencia de los invitados.

Se levanta la reunión.